

ATALAJES Y JAECEES DEL CABALLO JEREZANO

MILAGROSA ROSA GITO

A Jerez de la Frontera se la conoce como la capital española del caballo. A través de los siglos el caballo jerezano ha supuesto una simbiosis de identificaciones y de identidades ante el extranjero que lo visita. Su fama alcanzó tal prestigio que incluso se dice que los primeros caballos que llegaron al continente americano fueron de Jerez.

Posiblemente el origen del caballo jerezano no se pueda establecer con absoluta exactitud aunque sí se pueden determinar sus raíces históricas con cierta precisión, ya que se sitúan en el período de dominación árabe en el sur peninsular.

En el siglo XIV, la orden de los cartujos, fundada por San Bruno siglos antes, se instala en Jerez, levantando el Monasterio de la Cartuja, junto al Río Guadalete, ubicado a unos 5 km de la población. En este monasterio los monjes se hicieron cargo de sementales perfectamente cruzados entre caballos árabes y otros de raíz autóctona, logrando unos ejemplares de especiales características y de hermosa estética: los *Cartujanos*, que definen la raza caballar española. En la creación por cruces de distintas razas intervinieron los hermanos Pedro y Juan Zapata, a partir de 1818.

De esta forma el caballo jerezano es un animal de singular belleza producto de las tres sangres que lo forman: anglo-hispano-árabe. Esta raza de caballo se caracteriza, aparte de su estilizada belleza, por su velocidad y su marcado trote; noble movimiento de la rodilla y jatrete y marcha elegante.

LOS ENGANCHES

Al andaluz que hoy goza de cierto status social y poder adquisitivo, bien sea hombre relacionado con los negocios agrícolas, ejecutivos o profesionales, le gusta en determinados días y momentos rememorar lo que fuera principal y más lucrativa ocupación de los andaluces de ayer. Añora la dehesa o el cortijo que posiblemente nunca conoció ni existió en lo más lejano de su historial genealógico, pero percibe la llamada del campo, viste traje campero, alquila,

incluso si no lo tiene, un caballo o un carruaje de tracción animal para pasear por sus ferias y romerías.

Así, a través de la celebración de estas ferias, empezó la afición por el caballo de muchos andaluces que no conocían el mundo del campo ni mucho menos del caballo.

Epocas hubo no muy lejanas, en las que el hablar de enganches en toda la Andalucía baja, era referirse sin más a un determinado grupo de familias, generalmente relacionadas con el campo y que de manera habitual utilizaban sus carruajes, según el momento y época del año, para sus desplazamientos a la hacienda cercana o en la propia ciudad. Así por ejemplo se conocen aquellas mañanas de compras por las calles de Jerez, o el lucir los caballos sobre todo cuando llegaban los días de feria en los que en realidad se sacaban a la calle los enganches de lujo, en sus más variadas formas y carruajes.

Hoy en día se está revalorizando la afición al enganche, afición antiquísima por todo cuanto con el caballo y el carruaje se relaciona, que viene practicándose desde tiempo inmemorial en una gran parte de los países de la vieja Europa y en el continente americano, donde nuestras costumbres quedaron como testimonio de la presencia de sus primitivos colonizadores.

Técnicamente hablando, el enganche es el conjunto de: carruaje, caballos que tiran del carruaje y atalajes que llevan los caballos. Los enganches se clasifican de la siguiente forma: a) por el número y forma de colocación de los caballos; b) por el tipo de atalaje.

Colocación de caballos respecto al carruaje

Hay diferentes formas de enganche dependiendo del número de caballos que vayan tirando del carruaje y de la forma en que estos se dispongan (fig. 1); así, por ejemplo, cuando es un caballo sólo el que tira del carro se llama *a la inglesa* o *limonera*; cuando son dos caballos los que tiran, si se disponen uno al lado de otro se llama *tronco*, pero si se disponen en fila, es decir, uno delante (pericón) y otro

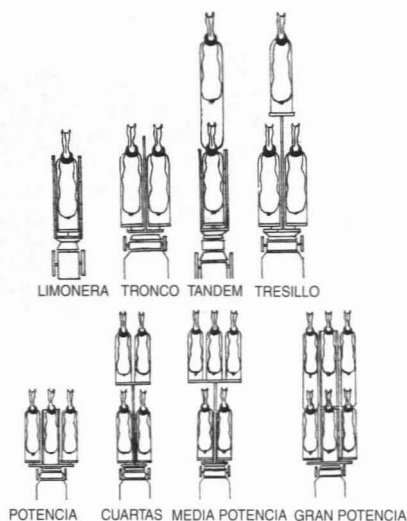


Fig. 1. Nombres de los enganches según el número de caballos.

detrás en vara, tiene un nombre diferente: *tándem*; tres caballos dispuestos uno delante y dos detrás, se denomina como *tresillo*, pero en caso de estar los tres caballos a la par es un enganche a *la potencia*; cuatro caballos sería una *cuarta*; cinco caballos *media potencia*, colocados tres delante y dos detrás; constituido el enganche por seis caballos se denomina *gran potencia* o *seis a la larga* en caso de ir los caballos dispuestos en fila de dos en dos. A partir de aquí no existen nombres específicos aunque sí es cierto que en algunos enganches se ha podido ver hasta once caballos componiendo el conjunto de la caballería que tira de un carruaje.

Tipos de atalajes

Los arneses, atalajes o guarniciones son una serie de piezas de cuero enlazadas entre sí por medio de hebillas y argollas que, dispuestas sobre el caballo, permiten unir éste al carruaje formando el conjunto que conocemos por enganche.

Los atalajes son de diferente estilo según el lugar donde se utilizan, pero los tipos más corrientes son *a la inglesa* o *continental*, *a la húngara* y *a la calesera*. La primera es la de más frecuente uso por su racionalidad y sencillez. Las otras dos no es frecuente verlas fuera de sus lugares de origen, Hungría para la primera y Andalucía para la calesera. Tanto una como otra añaden frecuentemente adornos sobre ellas siendo, sin embargo, la inglesa poco dada a añadir nada sobre lo funcional, salvo en ocasiones muy especiales, tales como Ceremonias Reales y para enganches en carrozas de Gran Gala.

Atalaje a la inglesa (fig. 2). El aparejo de estas caballerías se hace con

cuero de vaca negro y las piezas que lo componen son: el bridón, el collarón, sillín o sobreaguja y retranca. Estos son los elementos fundamentales.

El *bridón* se coloca en la cabeza del animal y su misión es impedir la visión lateral y trasera mediante las *anteojeras* puesto que de lo contrario el caballo al mirar hacia atrás y ver los caballos de atrás y el carro que arrastra podría asustarse provocando un desastre o dejando de tirar. Esta pieza va colocada en los laterales de la cabeza del animal y es la que mayor decoración admite. Otras piezas que componen el bridón son: el *montante*, que es una correa que recorre todo el perímetro de la cabeza del animal y es la que une a las demás piezas que componen el bridón; la *frontalera*, correa que se coloca en la frente del animal; *muserola*, que rodea la boca del caballo, y el *ahogadero*. El *collarón* va situado en el cuello del animal y consta del llamado *horcate*, que se rellena de paja de centeno, donde se inserta la *costilla*. De la costilla salen una serie de argollas que tienen su utilidad propia: unas llamadas *pasariendas* cuya función, como indica su nombre es para que las riendas pasen por ellas, y otras dos argollas son para los *manoplillos*, que son unas correas que van sujetando al tiro, que a su vez va tirando del carro; existe otra argolla enmedio, llamada *abarcón* o *cangreja*, cuya función es dar mayor sujeción al collarón.

Para la parte del lomo se emplea el *sillín*, aunque éste sólo se emplea para tiros que llevan un solo caballo. Lo común es emplear en su lugar la llamada *sobreaguja*, que se coloca en la parte superior del lomo y su función es la de impedir que los tiros se caigan. Lleva también unos *pasariendas* con la misma intención que los del collarón. Siguiendo la línea de la sobreaguja se encuentra la *barriquera* y *sobrebarriquera*, coincidiendo con lo que sería la barriga del caballo. Su función es la de que los tiros no se eleven y para ello enganchan con los manoplillos en su parte externa y con el abarcón en su parte central.



Fig. 2. Caballos de tiro a la «inglesa» Feria de Jerez 1995.

Atalaje a la calesera. Este tipo de enganche típico español tuvo su origen como carro de mulas, para el trabajo del campo. Posteriormente se adaptó para caballos de paseo y se refinó su atalaje (fig. 3).

También la calesa se destinó al servicio público. Este vehículo tiene dos grandes ruedas y una caja para dos ocupantes, con capota de tres arquillos y doble compás. No lleva pescante porque el cochero se sienta sobre la vara derecha. En la trasera lleva una especie de red llamada *zaga*, para el equipaje.

Mayormente adornado este enganche, se diferencia del anterior en alguna de sus partes: en la cabeza el animal lleva el llamado *quitaipón*, en vez del bridón inglés (fig. 4). El nombre de *quitaipón* le viene dado por la circunstancia de que era una pieza que se hacía doble, es decir, una de trabajo y otra de fiesta. A la hora de trabajar con los animales, se le ponía el *quitaipón* de trabajo y a la hora de la fiesta se hacía la propio; de esta forma se quedó con el nombre que le caracteriza. Las piezas que componen el *quitaipón* son las mismas que en el bridón inglés, con un añadido en la parte superior, que es el *penacho*, pieza que será utilizada como adorno, decorada con borlones; otra pieza que se añade es el *collar de cascabeles* que se pone al lado del *ahogadero*.

El cuello lleva tres tapas de piezas. Es ésta una parte fundamental porque de aquí saldrá la mayor fuerza para tirar del carro. La pieza más alta es el *horcate*, que en este caso es de madera, y tiene diferentes argollas para los tiros; debajo se encuentra la *collera*, realizada en cuero de vaca, que recoge la retranca, y debajo de estas dos piezas, se pone la *entremanta*, realizada en lona, rellena de paja de centeno, cuya función es la de proteger de daños al animal, puesto que la dureza de las piezas podrían proporcionarle graves rozaduras. Al igual que el inglés, tiene *barriguera* y *lomera*. Una pieza importante es la *retranca* que se coloca en la parte trasera del animal. La función de la *retranca* es la de evitar daños al caballo en caso de que el carro se



Fig. 3. Enganche a la calesera. Feria de Jerez 1995.



Fig. 4. Cabeza de caballo con *quitaipón* y *collera*. Feria de Jerez.

eleve, por un frenazo brusco. Si esto ocurre el animal queda sentado sobre ella, de tal forma que se pueda desenganchar sin que sufra ningún daño.

En cuanto al *tiro*, en un enganche inglés, está realizado en cuero; sin embargo, en un enganche a la calesera, está realizado en cuerda de cáñamo y durante su recorrido cuenta con numerosas piezas que lo sujetan y lo guían como son la carterilla, el mangote y el pasatirantes, piezas todas ellas realizadas en cuero (fig. 5).

Como se atalaja

Para *atalajar* un caballo, se comienza por ponerle el collarón; se coge éste al revés, es decir, con la parte más ancha hacia arriba para poder meterlo por la cabeza del caballo. Cuando se ha hecho esto, se gira, siempre en el sentido de la crinera, poniendo la parte más ancha hacia abajo, y se introduce hasta la base del cuello. A continuación se coloca la sobreaguja sobre el dorso del caballo, se pone la baticola y se abrocha la cincha sin apretarla. Se repasa y ajusta todo y se aprieta la cincha. Si los tiros estaban sujetos al collarón, se cruzan sobre el dorso del caballo. Después se pone el bridón y se ajusta la cadenilla a la argolla necesaria para que el bocado tenga la postura correcta. Por último se ponen las riendas pasándolas por las llaves (o argollas) de la sobreaguja y del collarón y abrochándolas a la altura deseada de la cama del bocado.

Enganchar es la acción de colocar el caballo entre las varas y unirlo al coche a través de las diferentes piezas del arnés o atalaje. Para ello se coloca el caballo frente al coche, de grupa, y se adelanta el coche con las varas en alto para bajarlas suavemente hasta apoyarlas en los portavaras.

Fijar los tiros a su correspondiente cogida y abrochar los cejadores de retranca a las varas; abrochar a las hebillas de la barriguera los latiguillos del portavara sin apretarlos, es decir, dejándole un poco de juego a las varas.

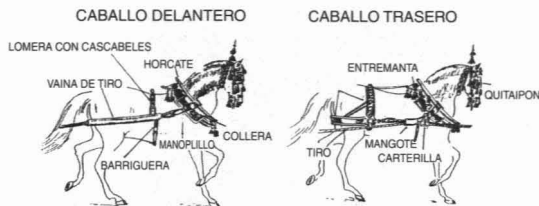


Fig. 5. Atalajes a la calesera.

El sistema para que los caballos y el carro queden unidos entre sí viene dado por la existencia de unos elementos que se encuentran en la parte delantera del vehículo. Se trata de los *botariles* y de la *abrazadera de balancín*. Los botariles son unas piezas de hierro en forma de seta que van fijadas a la varaguardia, dos en el centro y una en cada extremo, que sirven para sujetar a ellas los tirantes. Los hay de cabeza redonda, plana o bombeada y cuadrilonga. La *varaguardia o balancín* es un palo que se coloca en la parte delantera del juego y permite enganchar a él los tirantes o tiros y así dirigir el carruaje. La *lanza* para tronco pasa por su parte baja central y se sujeta a ella por la abrazadera de balancín, que es una pieza metálica. De este modo la lanza quedaría enganchada en el carro y pasaría entre medias de los dos caballos prolongándose hasta la cabeza de los mismos. A esta lanza se unen los balancines, madero que lleva cada caballo en su parte trasera, en cuyos extremos se atan o enganchan los tiros de cada caballo, tiros que a su vez tienen su origen en el horcate del animal. De esta forma el sistema de tiro queda asegurado (fig. 6).

El sistema de riendas es complicado: se originan las riendas en el hierro de bocado, donde se atan, de aquí pasan por el horcate y la sobreaguja o lamera y de aquí a la mano del cochero. En caso de ir dos caballos paralelos, el caballo derecho lleva las riendas derecha de los dos caballos, y el caballo situado a la izquierda lleva las riendas izquierdas de los dos caballos, es decir, que las riendas en el interior se cruzan, pasando por el horcate del caballo compañero. Después de pasar por el horcate las dos riendas se unen en una de forma que el cochero sólo lleva dos riendas en la mano, una para conducir hacia la derecha y otra para conducir hacia la izquierda. Para conducir una cuarta, es decir, cuatro caballos, se realiza con el mismo sistema, pero el cochero llevará dos riendas en cada mano; el número de riendas será igual a la cantidad de caballos que compongan el enganche.

Por último decir que todas las riendas pasan por los atalajes del caballo posterior a ellos, de modo que por el último caballo pasarían todas las riendas de los demás delanteros.

JAECES

Se conoce como *jaeces* al adorno que se pone a las caballerías en los días de función, feria o gala.

Los adornos son diferentes según el tipo de atalaje.

Ya nos hemos referido a los enganches a la inglesa y de su escasa decoración ya que casi todas sus piezas son funcionales; se decora someramente con costuras las anteojeras, la sobreaguja y la gamarra.

En un enganche a la calesera encontramos una mayor profusión decorativa, tanto de adornos como de sonido de cascabeles que dan al carruaje un sabor típico de nuestra tierra. Se adorna con borlones de lana el quitaipón, en todas sus partes, desde las anteojeras al montante, la muserola y el penacho, elemento que se añade con el fin de dar una mayor profusión decorativa. También la collera lleva estos adornos de lana.

El adorno de cascabeles puede llevarlo en el ahogadero, al que le acompaña un collar de cascabeles; en la lamera pueden aparecer cascabeles y también en la retranca, en la parte trasera del caballo.

El resto de las piezas se decoran con costuras; son todas las piezas realizadas en cuero sillero que a pesar de tener una utilidad definida se decoran con profusión con dibujos variados y arabescos.

LA REAL ESCUELA ANDALUZA DEL ARTE ECUESTRE

Mención especial merece la Real Escuela Andaluza del Arte Ecuestre por su pretensión de conservar el prestigio de nuestra equitación, nuestra raza de caballos españoles, nuestra tradición y nuestra cultura.

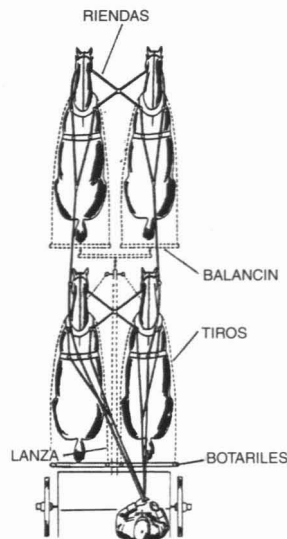


Fig. 6. Enganche de caballos.

La tradición que posee esta tierra del vino sobre la cría caballar dio lugar a la creación de la Real Escuela del Arte Ecuestre, bajo el patrocinio de la Excm. Diputación Provincial.

Aunque los antecedentes históricos podrían remontarse al siglo XVII, cuando en la Plaza del Arenal se realizaron las entonces denominadas *vuelitas escaramuzas a la gineta* organizadas por don Bruno de Morla y Melgarejo, los orígenes fundamentales de la hoy Real Escuela Andaluza del Arte Ecuestre se remonta al año 1973. En mayo de ese año, el rey don Juan Carlos (entonces príncipe de España) hizo entrega a don Alvaro Domecq Romero del Premio *Caballo de oro*, máximo galardón ecuestre que anualmente se concede en nuestro país. Y para conmemorar tal acontecimiento, el homenajeado presentó por primera vez su espectáculo «Como bailan los caballos andaluces». Así se fue desarrollando una escuela inicial hasta que se realiza la compra de la finca del duque de Abrantes, conocida como *Recreo de las Cadenas*, en la que se ubica un palacete del siglo XIX y donde se decide construir un picadero de gran capacidad. Hoy en día desarrolla una gran actividad desde la atención al turismo ofreciendo espectáculos oficiales a actividades docentes de diversa consideración.

Especial mención merece la existencia de una colección de 19 carruajes de tiro, pertenecientes al patrimonio hípico de Pedro Domecq, con sus correspondientes guarniciones, algunas de las cuales datan de 1730. El patrimonio adquirido cuenta también con monturas, arreos y bocados para caballos y cocheros de los siglos XII y XIII. Esto ha permitido crear la Escuela de Cocheros y Enganches e incluir en el espectáculo una exhibición de enganches.

EL ARTESANO

El oficio del guarnicionero es producto de un arte, que aunque mecánico en sus elementos, se enlaza con las artes de lujo en sus principales artefactos. No es por consiguiente un simple oficio mecánico, en el que baste un trabajo material y un cierto número de años para llegar a producir labores perfectas; requiere absolutamente algunos conocimientos previos, constante laboriosidad, y cierto gusto inventivo para poder ocuparse con éxito de sus artefactos, en cuya mayor parte entra por complemento un esmerado elegancia (fig. 7).

Normalmente el trabajo se realiza en un taller, los trabajos son realizados por encargos.

En algunos lugares sigue predomi-



Fig. 7. Guarnicionero cosiendo con la tabilla. Guarnicería Duarte.

nando el sistema gremial. El maestro, la figura principal dentro del taller, puede tener a su cargo un oficial y un aprendiz. Las piezas nuevas siempre son realizadas por el maestro, rara vez se encarga al oficial, y menos al aprendiz, ya que de la calidad y el acabado final del producto depende el precio que se le pone y la seguridad de tener un nuevo encargo. Para este menester debe el operario, antes de ponerse a cortar, sea cual fuere la pieza de nuestro arte, haber pasado en él un tiempo de bastante consideración cosiendo cuantas piezas tenga la guarnición porque de otro modo es imposible ejecutar el trabajo de preparación con la perfección que éste requiere.

Existen en Jerez algunas guarnicionerías de tradición; tal es el caso de *Guarnicionería Duarte*, donde se trabaja de modo muy manual con pieles de vaca, becerro y toro, empleándose las tradicionales tabillitas para coser. Destacan en esta guarnicionería los bordados en cuero efectuados sobre las sillas de montar, además de otras técnicas de ornamentación. Asimismo existe un taller de guarnicionero en la Real Escuela Ecuestre, cuya existencia se remonta a la creación de la Escuela. Su maestro de guarnicionero, Manuel Román, dedica horas a la realización de piezas propias de la Escuela así como a la reparación de las mismas.

En otros pueblos gaditanos se trabajan los atalajes para el caballo jerezano, tal es el caso de Pedro Jiménez Gómez, en Alcalá de los Gazules, o el de José Moreno, en Arcos de la Frontera, o el de Ramón Bolaños, en Rota.

BIBLIOGRAFIA

- Hamilton Head, Ian: *Trabajo del cuero*, Madrid, 1985.
- Munné, Juan: Rev. «El Caballo».
- Pope, Max: *Die Kunst des Fahrens*, Stuttgart, 1976.
- Rivero Merry, Luis: *Manual de enganches*, Sevilla, 1993.
- Reglamento de Enganches de la Federación Hípica Española*.
- Rev. «Reales Sitios». Año IV. N.º 13.
- Rodríguez y Zurdo, José: *Manual del sillero y el guarnicionero*, Madrid, 1861.